

sitadores; en cuyos reglamentos se han consignado principios muy adecuados y disposiciones bastante oportunas que seguramente darán un buen resultado. (Documentos números 3, 4, 5 y 6.)

Sobré los demas pormenores de este ramo, me remito á la noticia de la administracion general.

CANALES Y RIOS NAVEGABLES.

Considerando las grandes ventajas que traerá al comercio de Tierra Caliente el expedir las comunicaciones por el rio Amacuscac, pues pudiendo llegar en un solo dia la diligencia de esta capital, se haria más accesible Acapulco y aquella parte de la costa, acaso con menores gastos y mayor brevedad en razon á que dicho rio se une con el del Mescala, cuya navegacion está proyectada y practicado su reconocimiento; se invitó al ministerio de la Guerra para que algunos ingenieros militares hicieran un reconocimiento; mas las circunstancias políticas han entorpecido obtener un resultado. Sin embargo, en virtud del privilegio exclusivo concedido en 31 de Enero de 1856 á D. J. F. Fox, muy pronto se conseguirá facilitar la comunicacion por ese rumbo, pues que va á establecer la indicada navegacion por vapor en el mencionado rio del Mescala, desde un punto inmediato á la poblacion de este nombre, hasta su desembocadero en el Pacífico, y tambien una línea de vapores entre la desembocadura del mismo rio y el puerto de Acapulco. La inmensa utilidad que esto traerá no necesita encarecerse, pues la simple enunciacion del proyecto basta á manifestarla. (Documento núm. 7.)

Ya al hablar del camino de San Luis Potosí, se indicó la providencia tomada para limpiar el rio Pánuco con una draga que la Junta de Fomento de Tampico mandó construir en los Estados-Unidos, la que ha importado 18,500 pesos, sin contar el costo de su importacion, sus chalanes y otros gastos que mensualmente se hacen en sueldos de los que trabajan con ella hasta lograr el objeto propuesto de expedir la navegacion por aquel rio, que debe formar parte de la nueva línea de comunicacion entre San Luis y Tampico.

Tambien se trata de comprar otra draga para remover los obstáculos que pre-

senta á la navegacion el ensolvamiento de algunas partes de los lagos, rios y arroyos en el territorio de la Isla del Carmen, á fin de facilitar por este medio una comunicacion mas activa, cómoda y barata entre aquel puerto y algunas poblaciones.

Comprendiendo que con la apertura de un canal que sirva para introducir las aguas del rio de Mazatlán al puerto, adquirirá aquel vecindario agua dulce todo el año sin necesidad de usar de la de los aljibes; logrará una comunicacion más rápida y permanente con los pueblos inmediatos hasta la Ciudad del Rosario; y se impulsará la agricultura, pues que se tendrá abundante agua para las siembras; se facultó á la agencia en dicho punto para que comisionase á D. Fernando Lauteren á fin de que practicase un reconocimiento. Verificado éste, levantado el plano y formado el presupuesto, que modificado importaba 18,631 pesos 25 centavos, fueron examinados estos datos, y despues de hechas las observaciones conducentes por ese ministerio, se acordó que la citada agencia excitase á aquellas autoridades y personas interesadas que habian ofrecido cooperar á la obra, para que dijese de qué manera contribuirían á ella.

El resultado de esta excitativa no ha sido satisfactorio en cuanto á donativos, pues que ninguno ha ofrecido su auxilio; pero D. Rafael Esquerro, por sí y á nombre de otros asociados, ha propuesto llevar al cabo el proyecto dándole mayor extension, de manera que se compromete á abrir los canales necesarios á unir los esteros y aguas interiores, que promedian entre el relacionado puerto de Mazatlan y el pueblo de Tuxpan del Estado de Jalisco, y á poner buques de vapor para el transporte de frutos y efectos nacionales y extranjeros. Mas para resolver con acierto, despues de tomar en consideracion esta importante pregunta, se han pedido al Sr. Esquerro el plano y otros datos indispensables. (1857.)

Finalmente, en el canal de Chalco, han sido mandadas practicar algunas obras para conservarlo en corriente. (1856 y 1857)

FERROCARRILES.

Todo el mundo reconoce la necesidad y utilidad de los ferrocarriles, principalmente los felices países que ya los tienen es-

tablecidos. En estos países, que son los más avanzados en la civilizacion, en Inglaterra, en Francia, en Bélgica, en Alemania y en los Estados-Unidos del Norte, sus redes de vías férreas, haciendo desparecer las distancias, llenan de vigor y vida todos los ramos de industria, dan valor al trabajo, y facilitando las comunicaciones, forman una sola familia de naciones separadas por centenares de leguas. Los progresos que esas naciones han hecho, desde que comenzaron á extenderse los caminos de fierro, son colosales, y qué sé yo hasta donde hayan influido esos medios para conservar la paz en las comarcas que gozan tan inapreciable beneficio.

¿Y qué puede decirse de México respecto de esas importantes mejoras materiales?..... Esta desgraciada República, por sus convulsiones políticas y por la falta de patriotismo de muchos de sus ricos habitantes, se ha quedado atrás, despreciando ó olvidando los inmensos bienes que le trajera el establecimiento de esas vías, por la posesion geográfica que guarda, la fertilidad de sus campiñas, la exuberancia de sus frutos; y en una palabra, por los fecundos gérmenes de prosperidad con que pluguiese á la Divina Providencia dotarla. Se ha quedado atrás, y lo que es peor, parece que muchos han cooperado á ello con decidido empeño, poniendo en juego los medios más adecuados para hacer interminable la inestabilidad y el egoismo.

Inútiles han sido en gran parte los constantes trabajos de este Ministerio para adelantar en este punto; las mas veces se han estrellado sus esfuerzos en los invencibles obstáculos de la falta de paz y de espíritu de empresa.

Persuadido de que, si bien en todas las naciones los ferrocarriles son útiles é interesantes, en la nuestra son una imperiosa necesidad, porque su vasta extension y las grandes distancias que guardan las poblaciones entre sí, reclaman que sin demora se procuren medios fáciles de cambiar los productos de todos los ramos de su industria agrícola, minera y comercial; persuadido tambien de que los ferrocarriles en México bastarian á hacerlo grande y poderoso, pues que producirían una favorable revolucion en los valores y consumo de sus productos de todas clases, y cambiaria muy pronto y con ventajas el estudio de todas las fortunas y giros del país; ha promovido empresas y ha hecho concesiones extensas.

Una lijera reseña de ellas dará á conocer esta verdad.

Se expidieron tres convocatorias invitando postores que presentasen proposiciones para construir un camino de fierro desde esta capital á la ciudad de Puebla por los llanos de Apam; otro de Veracruz á Paso de Ovejas; y otro desde el puerto de Veracruz hasta uno de los de la República en el Océano del Pacífico.

A D. Tomás P. Levy, que hizo presente que para hacer propuestas respecto del camino de Veracruz á Paso de Ovejas, necesitaba hacer un reconocimiento del terreno por donde debia pasar, y calcular así su costo, se le concedió permiso y se le dieron las órdenes convenientes para que sus ingenieros pudiesen hacer el indicado reconocimiento, como tambien el de los terrenos por donde pudiera establecer otra vía de comunicacion desde Alvarado á Huatuleco.

Los dos decretos expedidos, uno en 31 de Octubre de 1853 con su aclaracion de 16 de Marzo de 1854, y el otro en 28 de Noviembre de 1853 y su próroga de 26 de Junio de 1854, concedieron á D. Juan Laurie Rickards privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro de Veracruz á México pasando por Puebla y por los Llanos de Apam; y para continuarlo de México á uno de los puertos del Océano del Pacífico.

El decreto expedido en 31 de Diciembre de 1853, concedió al Sr. D. Ignacio Fuentes, privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro de México á Ixtlahuaca.

Por el decreto de 15 de Julio de 1854, obtuvo privilegio D. Alejandro S. Atocha para otro camino de fierro que partiera de los puntos, Paso ó Presidio del Norte en el rio Bravo al Puerto de Guaymas, y para que estableciera una línea telegráfica en la extension del camino.

El decreto de 23 de Noviembre de 1854, aprobó un contrato con los señores J. B. Moore y socios, para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte hasta cualquiera punto del Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo.

Por decreto de 27 de Abril de 1855, se concedió privilegio á los Sres. Mosso hermanos para la construccion de un camino de fierro, de México al Puerto de Santa Ana de Tamaulipas.

El decreto de 2 de Agosto del citado año de 1855, concedió privilegio á los mismos Sres. Mosso hermanos para la construccion de otro camino de fierro, desde el

punto de S. Juan, en el Estado de Veracruz, hasta Acapulco ú otro punto de la costa del mar Pacífico.

El decreto de 24 de Febrero del año de 1856, concedió privilegio á D. Francisco Havarez para construir un camino de fierro desde Chilpancingo hasta Acapulco ú otro punto de la misma costa.

El decreto de 15 de Mayo del citado año de 1856, concedió privilegio á D. Estéban Zenteno y D. José Dionicio Gonzalez, para la construccion de un camino de fierro de Matamoros en el Estado de Tamaulipas hasta Monterey en el de Nuevo-Leon.

El decreto de 2 de Agosto del mismo año, concedió permiso á D. Alberto C. Ramsey para construir un camino de fierro de Anton Lizardo, en el Golfo de México, hasta el puerto de Acapulco en el Océano Pacífico.

El decreto de 13 del expresado mes de Agosto, autorizó á D. Jorge Luis Hammecken para que construya un camino de fierro desde la plaza de armas de esta capital, hasta el punto que le convenga en la villa de Tacubaya.

Por último, el decreto de 1º de Junio del presente año, ha autorizado la formacion de una compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una, con el objeto de hacer un camino de fierro en el Bajío del Estado de Guanajuato, que una la capital con Querétaro por un lado, y con el pueblo de la Piedad por el otro.

Doce son los privilegios concedidos por este Ministerio para la construccion y explotacion de caminos de fierro, y en los decretos por los cuales se han hecho tales concesiones, se vé que se han procurado conciliar los intereses particulares y los generales, consignando mútuas garantías para el buen éxito y pronto realizacion de los proyectos. Mas, por desgracia, varios de esos privilegios ya han caducado sin haberse comenzado los trabajos preparatorios, y en cuanto á los otros que están vigentes, si bien hay esperanza de su realizacion, no es sino una esperanza más ó ménos fundada, segun el empeño de los tenedores de ellos.

Acompaño entre los justificantes de esta parte de la Memoria, y bajo los números 8, 9, 10, 11, 12, los decretos que se han expedido por el Exmo. Sr. Presidente, haciendo concesiones para establecer ferrocarriles, en el tiempo que he estado al frente de la Secretaría de Fomento.

Cuatro son los ferrocarriles que hasta ahora anuncian mas seguridad en el éxito.

El de los señores Zenteno y Gonzalez que ya han avisado y justificado la formacion é instalacion de la compañía en Nueva-Orleans, el 29 de Mayo último bajo la presidencia del mexicano D. José Tiburcio López; teniendo adelantados parte de sus trabajos preparatorios, como el croquis de las rutas de Matamoros á Monterey reconocidas por un ingeniero.

El que debe unir los Estados de Guanajuato y Querétaro, porque facilitándose por el decreto recursos bastante positivos, y contándose como se cuenta, con la decidida cooperacion de personas patriotas é influentes, es de esperarse un resultado pronto y satisfactorio.

Pero sobre todo, el ferrocarril que los señores Mosso hermanos, deberian construir de San Juan á un punto del mar Pacífico, y que ahora deberá hacer D. Antonio Escandon por haber pasado á él el privilegio con aprobacion del Supremo Gobierno; y el otro ferrocarril que debe establecer D. J. Luis Hammecken de la plaza de armas á Tacubaya, manifestamente patentizan sus progresos y el verdadero empeño de los empresarios para llevar al cabo sus proyectos. El primero ha sido establecido en su primer tramo de esta capital á la ciudad de Guadalupe Hidalgo; y el segundo se encuentra tan adelantado, que muy pronto se verá enteramente concluido. Me es grato anunciar estos progresos en mejoras de positivo interés.

¡Ojalá que pudiera decirse lo mismo respecto del ferrocarril que debe comunicar los mares por el Istmo de Tehuantepec, segun el contrato celebrado en 5 de Febrero de 1853, y que dió origen á la llamada "Concesion Sloo!" Esa comunicacion, que lleva casi quince años de proyectada, ha sido perseguida por la desgracia, sucediéndose los empresarios que han hecho perder el tiempo; sin adelantar gran cosa en las obras porque ansía tanto la República. Largo sería enumerar todo lo que el Ministerio ha tenido que hacer en este tan grave como importante negocio: me limitaré á indicar solo al Soberano Congreso, que habiendo dado cuenta los representantes de la asociacion en México que el camino carretero estaba abierto, tomé los informes necesarios, y me encontré con que esa vía, ni se habia contruido segun lo convenido con la empresa, ni estaba concluida: dirigí mis reclamaciones á aquellos señores; me contestaron de una manera nada satisfactoria, y en los mo-

mentos en que escribo esto, se examina el asunto por la junta de ministros, para dictar la resolucion que fuere conveniente á la solemnidad del pacto, á las justas aspiraciones de todos los interesados, á la dignidad y porvenir de México, y al deseo del mundo entero, que quiere una vía más fácil, mas pronta y mas segura para ir á la California y á la Asia. ¡La Providencia guie al Gobierno en esa vital decision!

Bien conoce el Ministerio que esta clase de empresas necesitan ser impulsadas por los gobiernos con auxilios pecuniarios, como lo ha efectuado el de Francia, donde las concesiones hechas antes de la revolucion de Febrero de 1848, le costaron al Estado, deduciendo las sumas reembolsadas por las compañías, en término medio, 102,482 francos por kilómetro: las hechas desde la revolucion de Febrero hasta el 2 de Diciembre de 1851, le costaron por término medio 198,910 francos por kilómetro: las hechas desde el 2 de Diciembre de 1851 hasta el 31 de Diciembre de 1852, le costaron por término medio... 102,061 francos por kilómetro: y las hechas en 1853 le han costado al Gobierno, tambien por término medio, 20,909 francos por kilómetro. Pero por las notorias escaseces del erario de México, ha sido imposible prestar tal auxilio á los ferrocarriles, y mucho ménos hacerlos por su cuenta, como ha sucedido en Bélgica, en donde casi todos han sido contruidos por su gobierno.

Sin embargo, esta Secretaría, en cuanto ha estado en su arbitrio, ha tratado de remover todo obstáculo y excitar el espíritu de empresa, no solo haciendo generosas concesiones en los privilegios; sino tambien asegurando á los accionistas, con el fondo de mejoras materiales, el rédito de seis por ciento anual á los capitales que se inviertan en el ferrocarril de Veracruz á México, y en el de Anton Lizardo al puerto de Acapulco, como se vé por el tenor de los liberales decretos de 1º de Febrero y 2 de Agosto de 1856. (Documentos núms. 10 y 13.)

Prueba tambien del empeño que el Excelentísimo Sr. Presidente tiene por la construccion de ferrocarriles, es el contrato que últimamente ha celebrado con este Ministerio el Sr. D. Antonio Escandon, empresario del de México á Veracruz, como cesionario del privilegio Mosso hermanos. En ese contrato queda pactado, que se hará una conversion de ocho millones de pesos de la deuda interior, que ganan tres ó cinco por ciento de rédito, en igual

cantidad de la misma deuda, emitiéndose bonos que tendrán cinco por ciento de interés anual, el cual, así como dos por ciento de amortizacion, serán satisfechos por este Ministerio; con el diez, del veinte por ciento que tiene consignado para mejoras materiales. El empresario se compromete, bajo garantías efectivas y seguras, á tener sobre el camino en tiempo de secas lo ménos cuatrocientos operarios, á concluir 30 leguas en seis años, adelantando la vía hasta sacarla de la zona del vómito, y á construir además una Penitenciaría y una casa de Inválidos, en cuyos edificios debe invertir un millon de pesos. En compensacion de la subvencion que recibe, cede al gobierno el veinte por ciento de utilidades computadas en la forma acordada en el decreto de 31 de Agosto último.

El sacrificio que se hace por el ministerio es cuantioso, atendidas las escaseces generales; pero era absolutamente indispensable, sobre todo en este desgraciado país, en el que los hombres acaudalados, no me cansaré de repetirlo, con excepciones rarísimas, se han encerrado en un egoismo criminal, con pretextos especiosos que tienden á barnizar su falta de patriotismo; en este país en el que no se despierta aún el espíritu de empresa y de asociacion, y en el que no se sabe más que hacer el agiotaje, eso sí, en muy grande escala. Presentándose, pues, un empresario que quisiera aventurar no solo su fortuna sino aun su reputacion, el gobierno debía protegerlo, cerrando los oídos á la murmuracion y á la calumnia, y pensando únicamente en satisfacer á su conciencia y en preparar un bien al país de consecuencias incalculables. El Soberano Congreso juzgará de este negocio, guiado por su patriotismo y sensatez, teniendo á la vista los decretos relativos que corren entre los justificantes con los núms. 14 y 15.

Además, el camino de fierro de Veracruz á San Juan ha sido atendido con mucha especialidad; consiguiéndose en consecuencia notables adelantos. Para demostrarlo me limitaré á hacer algunas indicaciones respecto de la época en que, con anterioridad á la ereccion de este Ministerio, fué comenzado, pues una historia completa vendría á ser impertinente y dilatada; extendiéndome sí, en cuanto á la época que corresponde á esta Secretaría.

Hace, pues, á mi propósito recordar que en 31 de Mayo de 1842, se expidió el decreto que impuso á los acreedores á peajes del camino de Perote á Veracruz, la obligacion de construir el mencionado ferro-

carril, consignándoles el derecho de avería que creó el mismo decreto; que luego fué alterada dicha obligacion por el convenio que hicieron los acreedores en 24 de Diciembre de 1850, á consecuencia de la ley de 30 de Noviembre del mismo año; que despues el decreto de 28 de Junio de 1852, que se la quitaba del todo, encargándose el mismo Gobierno de la conservacion de la parte construida del ferrocarril, fué derogado por el de 24 de Enero de 1853, y por último, que hasta el 10 de Diciembre de 1853, fecha en que se puso á cargo de esta Secretaría el camino, se cuentan once años seis meses de la primera época, en que, despues de haberse gastado cuantiosas sumas, solo se recibieron 11,408 metros de vía construida, que fué valorada por el actual director D. Santiago Mendez en 500,000 pesos.

Véamos ahora lo que el Ministerio ha hecho en esta obra tan interesante en la época que le corresponde.

Despues que recibió el mencionado tramo, dictó las providencias oportunas para que el derecho consignado á la obra, fuese exacta y debidamente invertido en ella; luego situó cantidades de consideracion en Lóndres para la compra de máquinas, trenes y demas útiles para la prolongacion del ferrocarril; puso la direccion de él, en manos del activo é inteligente ingeniero D. Santiago Mendez; y en fin, impulsó los trabajos por cuantos medios estuvieron á su alcance. (1854 y 55).

Estos en consecuencia adelantaron, tanto en su perfeccion, como en su prolongacion; por manera que en tres años siete meses corridos hasta fin de Noviembre del presente año, se han construido 12,510 metros, entreteniéndose y reparándose á la vez la parte anteriormente formada, por lo que el ferrocarril tiene hoy una extension de 23,918 metros y perfectamente servido.

Infinitas son las dificultades y desgracias con que ha tenido que luchar el Ministerio para conseguir ese resultado: por una parte con la no interrumpida guerra civil, se han tomado del fondo gruesas sumas para otras atenciones del momento, que precisamente han hecho falta; y por otra parte las muchas pérdidas de efectos en los diversos buques que han naufragado, han sido origen de la paralización de los trabajos, entorpeciendo así una marcha más rápida, que hubiera asegurado desde entónces la conclusion del camino hasta el punto de San Juan para donde

solo faltan 1,520 metros, calculado su costo en 71,238 pesos. (1856 y 57).

Los documentos números 16 y 17 manifiestan los pormenores de lo que los primeros empresarios hicieron y que se calcula que gastaron: lo que hizo y gastó el Supremo Gobierno antes de la creacion de este Ministerio; y lo que en el tiempo que á éste le corresponde hasta fin de Junio último ha construido y empleado, á lo cual deben agregarse las sumas de los documentos números 18, 19 y 20, que nos darán el resultado de un millon doscientos quince mil, doscientos treinta y cuatro pesos noventa y cinco centavos.

Todos estos datos dan una completa idea de lo mucho que se ha trabajado, del grande empeño que se ha tenido en que adelante una obra tan importante, de lo que se ha invertido en ella, del valor de sus enseres y de cuanto es relativo al asunto.

DESAGÜE DEL VALLE DE MÉXICO.

Esta materia tan importante ha sido atendida con la eficacia que demanda, á fin de evitar los gravísimos males de una inundacion en México. Desgracia que casi era inevitable, ya por el descuido en que se habian tenido las obras de Huehuetoca y la limpia de rios y canales, y ya por los abusos de los particulares.

Acudir al remedio era una necesidad apremiante; así es que este Ministerio, apenas fué establecido, mandó desde luego ejecutar en Huehuetoca todas las obras mas urgentes, facilitando los recursos oportunos, y dispuso la limpia de los rios y canales, estrechando á los que por obligacion deben hacerlo. Fueron nombrados el arquitecto de ciudad, D. Manuel Gargollo y Parra, director del desagüe, y D. Juan N. Luna, comisionado para el mismo ramo. Se practicaron en efecto nuevas limpias y reconocimientos y se abrieron canales desaguadores, determinándose en el decreto de 12 de Abril de 1855, reglas fijas para hacer cumplir á las personas que les corresponde efectuar el desensolve de los rios, arroyos, canales y zanjas. Con estas providencias se logró preservar á esta capital en dicho año, de la inundacion que tan seriamente y con tantas probabilidades le amenazaba.

Pero todas estas providencias estaban muy distantes de ser un remedio radical,

y la prueba es, que en el año de 1856, existian los mismos y aun mas serios temores de que esta capital se inundase, tanto mas fundados cuanto que la abundancia de lluvias en los dos últimos años, habia acrecentado el peligro. Así es, que para evitarlo y á fin de preparar trabajos mas sólidos y adecuados á desterrar para siempre aquel mal, se dictaron todas las medidas oportunas y se expidió el decreto de 4 de Febrero, creando una junta de propietarios que entienda en todo lo relativo al desagüe, dotándola con los fondos que con dicho objeto estableció el otro decreto de 26 del mismo mes, y suprimiéndose la antigua direccion del desagüe, que por su forma se habia hecho, si no nociva, inadecuada á su objeto. (Documentos números 21, 22 y 23.)

El resultado de los acertados trabajos de la junta menor nombrada por la de propietarios, y compuesta de los Sres. Mariano Riva Palacio (presidente de ella primero y despues el Sr. D. Fernando Ramirez), D. Bernardo Couto, D. Manuel Terberos, D. Jorge Madrigal, D. German Landa y D. José María Andrade (secretario), habla mas alto que cuanto pudiera decirse; ellos han sido fructuosos, y los espontáneos y desinteresados servicios de los ciudadanos que solo por el bien público se prestaron á auxiliar al Ministerio con su cooperacion, merecen el reconocimiento de México. Cuatro hábiles ingenieros, que lo fueron los Sres. D. Juan M. Bustillos, D. Francisco Garay, D. Manuel Gargollo y Parra y D. Francisco Somera, han dirigido las grandes obras que se han ejecutado, para lo cual ha sido necesario vencer infinidad de dificultades y resistencias. Reciban en este acto solemne los señores de la junta y los ingenieros, la gratitud del Exmo. Sr. Presidente, y la mia personal, por su empeño, por su actividad y por sus constantes deferencias.

La convocatoria expedida para que todos los ingenieros nacionales y extranjeros presenten proyectos de las obras hidráulicas que convenga hacer, prepara el cumplimiento de las que no solo deben librar para lo futuro á esta capital de una inundacion, sino embellecerla y aumentar su riqueza y la del hermoso valle de México, con sistemas bien calculados de regadío y canalizacion. Los varios proyectos que se han presentado se están examinando, como lo han sido otros que se han tenido á la vista, y se adoptará el más á propósito, premiando á su autor con doce mil pesos. (Documento número 24).

Llamo la atencion de esta respetable asamblea, á los informes presentados por los señores presidente de la junta menor, en los que se ven los trabajos ejecutados en éste y en el año anterior, con la cuenta de lo recaudado por consecuencia del decreto de 26 de Febrero y su inversion; la llamo igualmente al trabajo tan laborioso como exacto de nuestro hábil anticuario el Sr. D. Fernando Ramirez, que es una historia completa de las inundaciones sufridas por la capital de la República, y de los cuantiosos trabajos emprendidos para libertarla de ese azote; y la llamo por último, á los planos que se publican del desagüe de Huehuetoca y de las obras proyectadas en principios de este siglo para complementar esa idea grandiosa. Aquel opúsculo, que es un nuevo lauro para su autor, me liberta de entrar en mas explicaciones sobre esta interesante materia. (Documentos 25, 26 y 27).

DESAGÜE DE OTRAS COMARCAS.

No se ha limitado el Ministerio, bajo este aspecto, á México; tambien ha atendido á los Estados. Dió las órdenes conducentes á la reposicion de la presa de la hacienda de Viboras, que habiéndose reventado, causó algunos perjuicios al pueblo de Huejúcar, del Estado de Jalisco, y acordó fuesen indemnizados los vecinos de dicho pueblo por el que resultó reponsable.

Por orden de esta Secretaría, el ingeniero D. Teodoro Delatroupinière ejecutó con las cantidades que se le ministraron, las obras necesarias para variar el curso de las aguas del rio de la villa de Santa María del Pueblito, del Estado de Querétaro, á fin de evitar las inundaciones que causaba á la poblacion del Pueblito y al camino de Celaya.

Ha sido nombrado por esta secretaria, segun solicitó D. Pedro Castelanos, un ingeniero que haga el reconocimiento necesario para determinar la obra de desensolvamiento del rio grande de Toluca, á fin de evitar tambien la inundacion de los terrenos inmediatos á la laguna de Chapala, que hoy, con bastante perjuicio de varios pueblos y haciendas, se encuentran inutilizados para las siembras y cria de ganado. (1857).

EDIFICIOS PÚBLICOS.

Encomendados á este Ministerio por el decreto de 20 de Julio de 1853, ha procurado llenar el espíritu y letra de la ley, tomando bajo su direccion las obras ya emprendidas y promoviendo las otras nuevas que se han creído necesarias.

Las reposiciones del Palacio nacional, las que ha exigido el de Tacubaya y otros edificios del gobierno, han sido debidamente atendidas; de manera que, con una prudente economía, se ha logrado la decencia y aseo de los locales en que habitan los magistrados y los que ocupan las oficinas públicas, dotando á todos de los muebles y útiles que les faltaban y que han ido necesitando. El reglamento que se dió para el gobierno interior del Palacio, ha contribuido mucho á que las obras se hagan de una manera oportuna y conveniente.

También en algunos Estados de la República se han hecho por cuenta ó por disposicion de este Ministerio, mejoras en los locales destinados á las autoridades. Así fué que el palacio del gobierno de Puebla se mandó reponer y amueblar con los fondos de aquella agencia; para el de Monterey se acordó su conclusion y adorno; para el de Sonora se promovió lo conducente á su reparacion y construccion y la de los edificios municipales; y para el del territorio de la Isla del Cármen se aprobó el gasto de muebles que necesitaba. (1854 y 55).

MUELLES.

Obras de grande importancia son los muelles, que facilitando el tráfico por la seguridad que proporcionan á los buques en su carga y descarga, poniéndolos al abrigo de los vientos, protegen y avivan el comercio exterior; por lo mismo han sido de los objetos á que se ha atendido con empeño.

En Acapulco, venciendo gravísimas dificultades y haciendo grandes esfuerzos, se llegaron á obtener bastantes adelantos en el muelle; pero habiéndose iniciado allí el movimiento político, se tuvo que suspender la construccion, la que sin embargo muy pronto se deberá continuar. (1853)

En Campeche se han mandado reponer dos pescantes, construir uno nuevo é ir comprando las piedras labradas que se necesitan para prolongar el muelle, cuya

obra es sumamente interesante, á fin de evitar en lo posible el ensolve por la parte de Barlovento y los gravísimos males que por esto experimenta aquel puerto.

En la Isla del Cármen también se ha ampliado el muelle del puerto, conforme al plano aprobado por esta secretaría, y en cuya obra se han invertido los fondos de que se ha podido disponer en aquel punto, y los productos de la pension que espontáneamente ofreció imponerse aquel comercio de seis reales por cada cien quintales de palo de tinte que se pasen á bordo. Las ventajas que indudablemente deben resultar al territorio son de tal naturaleza, que me excuso encarecerlas. (1856).

En el Manzanillo se ha tratado de fabricar el muelle de que carece el puerto; y al efecto, despues de haberse tomado los informes conducentes, formándose el proyecto, planos y presupuesto, como se notasen algunos inconvenientes, se mandó al teniente coronel de ingenieros D. Juan B. Espejo (1856), para que formase el plano de la bahía inmediata al lugar donde deba colocarse el muelle, para que conociendo bien la sonda de ésta en la baja y alta marea, y sabiendo cuáles son los vientos que reinan con mayor fuerza, se pudiese elegir con acierto el punto y direccion del mismo muelle; mas las penurias y escasez para cubrir el presupuesto militar y otras atenciones sumamente importantes, distrajeron los fondos señalados para expedir la obra, y en consecuencia se vió obligado el Ministerio á mandar retirar al referido ingeniero. No obstante, ese mismo ingeniero ha presentado unas bases, sobre las cuales se han pedido los informes convenientes, en virtud de las cuales, y por medio de una compañía, propone llevar al cabo la construccion de un muelle de madera, la de un faro, la de un camino carretero entre ciudad Guzman y el mismo puerto del Manzanillo, y unir la bahía de éste con la laguna de Cuyutlan. (1857).

En Tabasco se va á construir el muelle que tan urgentemente necesita, pues que el puerto donde se efectúa el embarque y desembarque, es la orilla del rio en un barranco que expone á cada momento las mercancías, origina un trabajo extraordinario que demanda doble gente de la que de otra manera se necesitaria, y hace el despacho de la aduana muy dilatado é imperfecto, deteniendo un buque en su descarga tres y cuatro dias, cuando pudiera hacerlo en uno. Ya se han mandado tres diseños formados por la seccion facultativa de este Ministerio á su agente en aquel

puerto, para que en su vista reforme el presupuesto que remitió y que estaba calculado de conformidad con el plano respectivo, que examinado se advirtió tener la obra que él representaba algunos defectos, como el de no presentar la suficiente resistencia para impedir que el rio deslave las tierras, ni la disposicion conveniente para hacer cómodo el desembarque de las mercancías.

En Mazatlan se contrató con los Sres. D. Francisco Bonnet y D. Ignacio Lerdo, el muelle que allí debía construirse, como ya se ha verificado (1856); disfrutando ahora aquel puerto de las grandes ventajas que proporciona una obra tan útil y que ha importado trece mil cuatrocientos pesos. Falta aun que se establezca el pequeño ferrocarril que ha de facilitar la conduccion de las mercancías del muelle á los almacenes de la aduana y viceversa. Por último, en Guaymas y en la Paz de la Baja California, se deben construir muelles, y está pendiente de algunos arreglos el verificarlo en el primero de dichos puertos; y en cuanto al segundo, se mandó expedir una convocatoria, á fin de que en vista de las propuestas que se presenten, se adopte lo que mas convenga.

ADUANAS Y ALMACENES EN LOS PUERTOS.

La carencia de edificios propios y cómodos para el despacho de las Aduanas marítimas, y para almacenar las mercancías, es casi general en los puertos de la República, por consiguiente, el Ministerio ha tratado de proveer á esta imperiosa necesidad. En el Manzanillo se han comensado á acopiar materiales, y se mandó un ingeniero para que levantara el plano y formase el presupuesto correspondiente: en el Cármen se están construyendo los locales convenientes: en Tampicó se mejoraron haciéndose todas las reposiciones que han sido necesarias: en Sisal han sido concluidos y entregados por los contratistas de la obra: en Matamoros y en la Paz, aun no se han comenzado los trabajos pero ya se tienen pedidos los planos, presupuestos é informes conducentes: en San Blas se emprenderá la reparacion de dichos edificios luego que se termine la carpentera que se está trabajando: en Altata también se harán, en cuanto vengan los datos que se tienen pedidos; y por último, los almacenes y Aduana de Veracruz fue-

ron mandados reconocer y avaluar al mismo tiempo que el muelle.

Hay otras obras no ménos importantes que necesitan los puertos para su salubridad y comodidad, y también han sido promovidas convenientemente. En Veracruz se ha tratado de quitar los grandes médanos que se forman al rededor de la ciudad con las arenas que arroja el mar, y que causan los graves males, no solo de hacer inútiles las obras de defensa en la plaza, sino también el de interceptar la libre circulacion del aire, elevar la temperatura con su reflejo abrazador, y aumentar la insalubridad de la poblacion; pudiéndose asegurar sin temeridad, que estrechándose mas y mas contra la ciudad, empujados violentamente por los vientos del Norte, llegarían un día á cubrirla completamente. En San Blas se ha adelantado mucho en el desmonte que demandaba, con cuyo fin y con el de atender á la policia del mismo puerto, se dió el decreto de 18 de Octubre de 1853, estableciendo el impuesto de un real por cada tercio de efectos á su introduccion.

Para Mazatlan se acordó la limpia del canal que sirve para la entrada y salida de la bahía del puerto, y al efecto se encargó una draga que ya se recibió, habiendo importado doce mil ciento noventa y tres pesos diez y seis centavos, faltando solo para ponerla en servicio una persona inteligente: se ha facultado á aquella agencia, para que la solicite y le encargue su manejo, previa la aprobacion correspondiente. En la Isla del Cármen se hizo la desecacion de los pantanos, que influian tanto en la falta de salubridad que allí se experimentaba; y en Acapulco se han solicitado los datos conducentes para continuar la apertura de la Quebrada y hacer la desecacion de los pantanos; obras absolutamente indispensables para mejorar la salubridad de este último puerto, porque rodeada la ciudad y su bahía de un cerco de montañas de granito, solo interrumpido por el hermoso canal que sirve de entrada al puerto, hace que los vientos y principalmente los del Noroeste que son los reinantes en aquellas costas, pasando por las alturas, no bañen ni refresquen la ciudad; cuya falta de ventilacion da por resultado el estancamiento del aire, viciado por otra parte con las emanaciones pútridas de la laguna que llaman de los Pozitos, que es un charcon situado al Noroeste, circunstancias que causan la insalubridad de Acapulco, como palpablemente se notó por el favorable cambio de la at-